

**ACTA RESOLUTIVA DE LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE
MOVILIDAD
10 DE JUNIO DE 2015**

En el Distrito Metropolitano de Quito, a los diez días del mes de junio del año dos mil quince, siendo las 9h14, se instalan en sesión ordinaria, en la sala de sesiones No. 2 de la Secretaría General del Concejo Metropolitano de Quito, los miembros de la Comisión de Movilidad: concejales Abg. Sergio Garnica; Msc. Patricio Ubidia; Abg. Daniela Chacón Arias; y, Lic. Eddy Sánchez, quien preside la sesión.

Además, se registra la presencia de los siguientes funcionarios municipales: Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; Ing. José Saldaña, Ing. Roberto Noboa y Abg. Andrea Flores, funcionarios de la Secretaría de Movilidad; Abg. Jaime Villacreses, funcionario de la Procuraduría Metropolitana; Abg. Ángel Armijos, funcionario del despacho concejala Daniela Chacón Arias; Abg. Ana Isabel Casares y Sra. Mariela Choez, funcionarias del despacho del concejal Sergio Garnica; Dra. María Gallegos y Srta. Nathalie Allauca, funcionarios del despacho del concejal Eddy Sánchez.

Secretaría constata que existe el quórum legal y reglamentario; y, da lectura al orden del día, el mismo que es aprobado sin observaciones.


1. Conocimiento y aprobación del acta de la sesión ordinaria de la Comisión, realizada el miércoles 25 de marzo de 2015.

La comisión aprueba el acta sin observaciones.

2. Comisión general para recibir a los representantes de la Compañía de Microbuses "Expresos VIP S.A.", quienes expondrán un plan de factibilidad, acerca del servicio que están prestando a Carapungo por la Av. Simón Bolívar.

Sra. Libertad Romero, representante de la Compañía de Microbuses "Expresos VIP S.A": Realiza la presentación sobre el tema en referencia, misma que se adjunta al acta como anexo No 1.

Concejal Sergio Garnica: Propone que la presentación realizada por la Sra. Libertad Romero, se remita a la Secretaría de Movilidad y Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de que se realice un análisis sobre la pertinencia de aplicar la propuesta.



Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Indica que la presentación está vinculada con el punto cuatro, relacionado con el proceso de regularización del transporte público.

3. Segunda discusión del proyecto de ordenanza que establece la creación del Sistema de Estacionamientos del Distrito Metropolitano de Quito.

Concejal Patricio Ubidia: Manifiesta que en virtud de las observaciones realizadas al proyecto de Ordenanza por los miembros de la comisión el 27 de mayo de 2015, se trabajó en un taller con los técnicos de la Secretaría de Movilidad, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas y la Procuraduría Metropolitana.

Ing. Jorge Caicedo, asesor del concejal Patricio Ubidia: Realiza la presentación del proyecto, misma que se adjunta al acta como anexo No. 2.

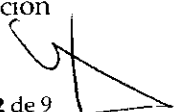
Concejal Sergio Garnica: Manifiesta que tiene algunas inquietudes sobre el Capítulo XIV, Del Sistema de Estacionamientos de Quito, Sección I, del objeto y ámbito, ya que en el artículo 4 se expresa "*administrará el Sistema de Estacionamientos de Quito a través de la empresa pública metropolitana*", por lo que consulta cuál es la intención, si hay alguna disposición transitoria para crear una nueva empresa.

Concejal Patricio Ubidia: Explica que se estableció de esa manera porque podría haber algún tipo de cambios en la administración de los parqueaderos, por esa razón se consideró que la redacción debe realizarse de forma general sin especificar la entidad a la que corresponde la administración del sistema.

Concejal Sergio Garnica: Manifiesta que su preocupación es jurídica, porque la redacción actual podría complicar la ejecución de la ordenanza, por la falta del ente regulador como es la determinación de la empresa metropolitana correspondiente.

Concejal Eddy Sanchez, Presidente de la Comisión: Sugiere plantear de manera más genérica la redacción sustituyendo la frase "*órgano administrativo competente*" por todas las expresiones en las que se haga referencia a la "*Empresa Pública Metropolitana*".

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Considera que en el artículo 4 es adecuado mantener una redacción general en cuanto a la entidad competente de la administración



del sistema, pues pueden haber reformas institucionales que deriven en la inaplicabilidad de la ordenanza.

Concejal Sergio Garnica: Considera que al existir una dependencia responsable de la movilidad dentro de la estructura de la Municipalidad, en el texto del proyecto se debe hacer referencia a la misma, por lo que en toda referencia al órgano administrador del sistema, sugiere se sustituya por "*Secretaría de Movilidad*".

Por otra parte, señala que en el artículo 12, se establece "*No obstante, se deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos y privados, sea en playas o edificios, conforme se determine en la Resolución Administrativa*", lo cual considera novedoso y que cuenta con aceptación por parte de la ciudadanía; en tal virtud, consulta qué porcentaje de la tarifa por del servicio se destinará a la póliza de cobertura, o si estos elementos se desarrollarán luego en el reglamento correspondiente.

Concejal Patricio Ubidia: Manifiesta que esta disposición ya consta en la normativa vigente respecto de los estacionamientos públicos, por lo cual se busca insertar al sistema de parqueaderos privados, considerando que si los públicos tienen esa obligación con la recaudación de una tarifa mínima, el mismo tratamiento deben tener los privados.

Señala que el tema se analizará en el reglamento a partir de la aprobación de la ordenanza, a través de un registro de todos los parqueaderos que están en la ciudad. Informa que actualmente se han registrado dos parqueaderos públicos, una vez que se cuente con la información se realizará un estudio para que los estacionamientos cuenten con la garantía correspondiente..

Concejala Daniel Chacón Arias: Señala que respecto del artículo 16 planteó una observación sobre los espacios destinados a motocicletas, ya que, por ejemplo, en la Av. República de El Salvador se llevó a cabo un plan piloto en la zona azul para parqueaderos específicos de motocicletas, las mismas que actualmente se estacionan en las veredas, porque no hay espacios para las mismas; entonces, señala que si se está desarrollando un sistema de estacionamientos para todos los vehículos que están regulados en la ordenanza, incluyendo a las motocicletas, considera que deben establecerse espacios específicos de estacionamiento para las motocicletas.



Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Manifiesta que en virtud de la observación de la concejala Chacón, se trabajó con los asesores del concejal Ubidia en la redacción del artículo 8, literal b), del proyecto normativo.

Concejala Daniela Chacón Arias: Manifiesta que no solicitó que se establezca una obligación expresa en una disposición transitoria, para que la Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas tenga el deber de adecuar los espacios para los estacionamientos que no existen en zona azul.

Concejal Eddy Sanchez, Presidente de la Comisión: Solicita que en el artículo 16, considerando lo expuesto, se rectifique la expresión a continuación de la palabra discapacidad y se incluya la frase "*como para motocicletas, así como para bicicletas*".

Concejal Sergio Garnica: Considera que en el artículo 16 no es pertinente discutir el tema relativo a las motocicletas, porque en dicho artículo se regula quienes están exentos de pagos. En tal virtud, señala que lo que hay que definir es la inclusión en el mismo de personas con discapacidad tercera edad, así como establecer si se utiliza el término "tercera edad" o "adultos mayores".

Por otra parte, considera que como indica Concejala Daniela Chacón Arias, se puede incluir el tema en la disposición transitoria, reforzándose así el mismo para que en efecto se cumpla la expectativa de la comisión de contar con espacios apropiados y exclusivos para estacionamientos de motocicletas.

Ing. Jorge Caicedo, asesor del concejal Patricio Ubidia: Explica que en el artículo 22, conforme lo solicita la Concejala Daniela Chacón Arias, se incluyan los siguientes literales: "*f) Estacionar un vehículo en las plazas del sistemas estacionamientos de Quito en zonas exclusivas para uso exclusivo de personas con discapacidad; g) Estacionar un vehículo sobre veredas o espacios verdes que no formen parte del sistema de estacionamiento de Quito*". Señala que se consultó con la Procuraduría Metropolitana, y en las mesas de trabajo se indicó que estas sanciones ya están previstas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 140, literal c).



Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica que actualmente ya no debe hacerse referencia a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sino al Código Orgánico Integral Penal, que en sus artículos 383 y siguientes regula el asunto.

Concejal Sergio Garnica: En virtud de lo expuesto por la Concejala Daniela Chacón Arias, sugiere incluir la frase “y las demás que disponga la normativa vigente” para que no quede cerrado que solo estas son las que son sujetas de impresión puede ser como literal f) o a continuación.

Ing. Jorge Caicedo, asesor concejal Patricio Ubidia: Respecto del artículo 25 del proyecto, señala que había una observación relacionada con el traspaso de las competencias de control, funciones que actualmente realiza la Policía Metropolitana y que se buscan transferir a la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, para lo cual es necesario los informes técnicos que sustenten el traspaso.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Indica existe una propuesta para que se conozca el nuevo orgánico funcional de la Secretaría de Movilidad, Empresas, y de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de acuerdo a lo solicitado por la comisión. Informa que la consultoría está avanzando, lo que significa que las nuevas competencias van a ser el tema del uso de espacio público relacionado con la movilidad, por lo que no es coherente que se siga utilizando miembros de la Policía Metropolitana para el efecto, cuando es indudable que quien tiene que ejercer dicha competencia es la Agencia antes mencionada.

Concejal Sergio Garnica: Consulta qué término se va a utilizar para la Ordenanza, ¿aparcamiento o estacionamiento?” Considera que hay que definir, eliminar o sustituir, según corresponda.

Concejal Eddy Sanchez, Presidente de la Comisión: Una vez emitidas las observaciones correspondientes, mociona que se emita el dictamen favorable por parte de la Comisión para que el proyecto sea conocido en el Concejo Metropolitano, en primer debate.

Resolución:

La Comisión de Movilidad, luego de conocer el proyecto de Ordenanza Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana No. 221, referente a la creación del Sistema de

Estacionamientos del Distrito Metropolitano, **resuelve:** solicitar al Doctor Gastón Velásquez, Procurador Metropolitano, emita un informe y criterio legal sobre el referido proyecto de ordenanza, en un plazo de 48 horas a partir de la notificación, para conocimiento de la Comisión.

4. Conocimiento de la hoja de ruta del proceso de regulación del transporte público intracantonal en la Av. Simón Bolívar, a cargo del Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad; y, resolución al respecto.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Explica que en la normativa metropolitana vigente existe una prohibición para otorgar nuevos títulos habilitantes por medio de contratos de operación. Señala que no es desconocido que en Quito, por la extensión demográfica y urbana de la ciudad, se mantiene hasta el momento el transporte informal a partir de que se cerró de una manera antitécnica una ordenanza en la que no se determinó cuáles eran las salidas para la nueva población que comenzó a vivir en lugares donde no contaban con el servicio.

Manifiesta que los 2385 buses son los mismos que hace 15 años, respecto de lo cual hay que recalcar que no todos se encuentran prestando el servicio, no hemos dado cuenta que ahora estamos pagando una compensación como contra parte de un buen servicio más de 100 buses no son en el Distrito Metropolitano de Quito y hace pensar que incluso imagínense lo que son 100 buses menos para la población sin tan solo un bus tiene un promedio de 900 pasajeros por día en 100 buses hablamos de 90.000 personas que están o insatisfechos con la demanda o son demanda reprimida e ahí porque existe la informalidad creo que es hora de ser serios responsables para la apertura de una manera técnica y responsable estas ordenanzas que hasta el rato nos han prioritario que no existan más cupos en el transporte urbano; señala que uno de los corredores más afectados, no por la informalidad sino mas bien por no tener responsabilidad en cuanto al transporte público, es el de la Av. Simón Bolívar, que incluye a sectores como Carapungo, Calderón, Llano Grande, en los que no cuentan con transporte público formal adecuado.

Informa que los estudios realizados se harán llegar a la comisión en su momento, sin embargo, considera importante señalar que esta demanda se mueve actualmente como se evidenció en el primer punto del orden del día, es decir, a través de microbuses, taxi ruta, transporte escolar, camionetas, mini buses, la mayoría de los cuales no están contemplados en la ley. Indica que en la reforma al reglamento a la Ley ahora se establece



que ya no solo serán bus tipo los que podrían entrar al sistema de transporte urbano, sino que prevé tener mini buses, lo que permitirá que esta regulación de transportes pueda acoplarse a la realidad del transporte público en la Av. Simón Bolívar.

A continuación, presenta la hoja de ruta del proceso de regularización, a partir de julio del presente año hasta agosto de 2016; además, propone hablar de la regularización de transporte público en general en el Distrito Metropolitano de Quito, que afecta no solo a la parte urbana sino a la rural, lo cual conlleva la propuesta de modificación de las Ordenanzas Nos. 247 y 194, a partir de los informes técnicos que se presentarán a la comisión para que puedan discutir durante el mes de julio y posteriormente el Concejo Metropolitano pueda hacer oficial la propuesta modificatoria hasta el mes de agosto; la Secretaría de Movilidad, durante el mes de septiembre, elaborará la norma técnica; y, finalmente, considera que la publicación en la prensa es indispensable, a fin de transparentar, ya que a pesar de que se tienen actores históricos en la informalidad, sería inconstitucional no llamar a un acto público en que otros actores se puedan presentar. Señala que la publicación sería en el mes de septiembre, para la emisión de nuevos títulos habilitantes desde el mes de noviembre y diciembre de 2015; y, el otorgamiento de contratos de operación, en el caso de transporte público, en agosto de 2016.

La presentación se adjunta al acta como anexo No. 3.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Propone a los miembros de la comisión, que los asesores de cada concejal refuercen el trabajo de la Secretaría de Movilidad en la elaboración de la reforma de la Ordenanza y la norma técnica para discusión de la comisión; y, considera que lo demás es un tema operativo, que es competencia de la Agencia Metropolitana de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Concejal Daniela Chacón Arias: Manifiesta su apoyo a la hoja de ruta presentada, pues señala que además de ser necesaria la modificación de las ordenanzas, se cuenta con 2385 buses para una población creciente y que va continuar creciendo en los próximos años, bajo un modelo en el que se quiere priorizar el uso del transporte público y no continuar con la proliferación de taxis informales, que ocasionan mas tráfico en la ciudad; por lo que, en definitiva, señala que tener una política de priorización de transporte público implica justamente que esta se vuelva la primera alternativa de movilidad.



Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Sugiere a la Secretaría de Movilidad que se desarrolle una campaña para desalentar una serie de iniciativas que se van presentando, pues se detectó que existen malos profesionales del derecho que ofrecen los servicios para regularizar en la periferia del Tejar y Toctiuco, a operadoras informales; por ello, se debería informar que el proceso es gratuito a través de la Secretaría de Movilidad y pasará al Concejo Metropolitano, a fin de evitar una serie de especulaciones.

Concejal Sergio Garnica: Propone que lo mencionado por el Concejal Eddy Sánchez sea resuelto por la comisión, a fin de que se publique en el portal de la Secretaría de Movilidad para informar a la ciudadanía, a fin de no generar expectativas y que no hagan negocio quienes quieren lucrar de este tema. Señala que hay personas que están tratando de extorsionar, personas que se toman el nombre de los concejales, autoridades municipales y del Alcalde sin que nadie lo haya autorizado, por lo que solicita que esto sea permanente en la página oficial, además de notificar a aquellas personas de quienes se han recibido algún tipo de comunicación, lo cual ayudará a controlar el asunto.

Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Consulta a la comisión si lo requerido por el Concejal Sergio Garnica se puede realizar después de que salga del Concejo Metropolitano, para no generar expectativas de algo que no está listo.

Concejal Eddy Sánchez, Presidente de la Comisión: Indica que se modifica la moción, a fin de que se publique después que se discuta la ordenanza reformativa en segundo debate en el seno del Concejo Metropolitano, desplegando una campaña comunicacional con las acotaciones que ha efectuado el Concejal Sergio Garnica.

Concejala Daniela Chacón Arias: Consulta al Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad, cuál es el plazo para presentar la propuesta de modificación de la ordenanza en referencia.


Abg. Darío Tapia, Secretario de Movilidad: Señala que se presentará para conocimiento de la comisión en la segunda semana de julio.

5. Varios.

No hay temas a tratar dentro de este punto.

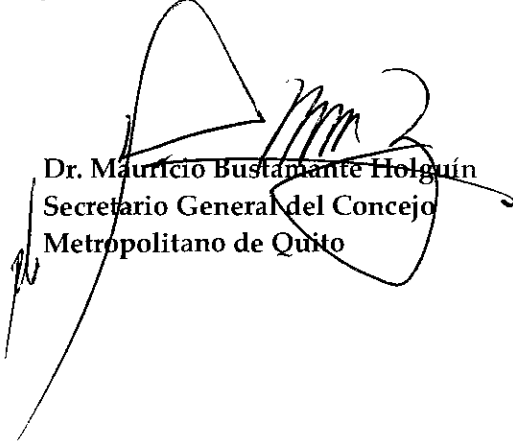


Siendo las 10h17, y habiéndose tratado todos los puntos del orden del día, se clausura la sesión. Firman para constancia de lo actuado, el señor Presidente de la Comisión, y el señor Secretario General del Concejo Metropolitano de Quito.



Lic. Eddy Sánchez
Presidente de la Comisión
de Movilidad

MH



Dr. Mauricio Bustamante Holguín
Secretario General del Concejo
Metropolitano de Quito

ANEXO No. 1

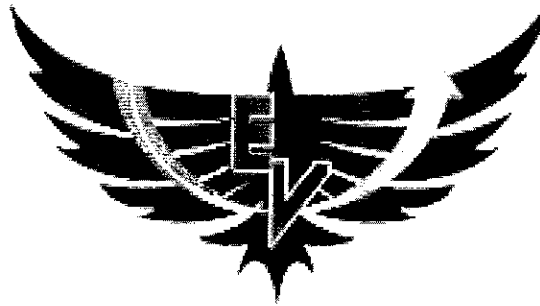


COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED,
DE PARADA A PARADA; DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGU) - PARROQUIA DE CALDERÓN,
HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

ESTUDIO DE FACTIBILIDAD COMPANÍA DE MICROBUSES

"EXPRES VIP S.A."



2015



ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DE LA COMPAÑIA DE SERVICIO EN MICROBUSES TIPO EXPRESO - VIP "COMPAÑIA DE MICROBUSES EXPRESOS VIPS.A"

REALIDAD Y PROPUESTA.

La existencia de un sistema de transporte es considerado como un "factor crítico para los futuros avances económicos, sociales y medioambientales" y un "obstáculo para la sostenibilidad urbana, la contaminación ambiental en sus diferentes formas y la ocupación extensiva del suelo", sin embargo es un factor indispensable en el desarrollo económico de cualquier región.

El nuevo urbanismo, ha señalado que los usos mixtos del suelo y un adecuado diseño urbano, pueden favorecer el uso de los sistemas públicos de transporte; casos prácticos, Curitiba (Brasil), Washington D.C. (EEUU), Toronto y Ottawa (Canadá), Francfort (Alemania) y la ciudad de México, han adoptado políticas integrales de transporte y uso del suelo. Sin embargo, no es suficiente concentrar esfuerzos solo a movilizar personas en grandes volúmenes y bajos costos relativos, es necesario actuar en la estructura urbana; adelantar las acciones normativas y actuaciones en las áreas de influencia de los sistemas; aprovechar las experiencias internacionales y apoyar la iniciativa privada para que las acciones que se realicen conduzca a ciudades más ordenadas y más humanas.

Los estudios técnicos que se han efectuados en varios países han obligado a tomar la alternativa de implementar un servicio diferenciado, pues no todos los usuarios desean ocupar el servicio urbano o el taxi, por lo que buscan otras alternativas como es el servicio de MICROBUSES, pues brinda un servicio de taxi sin que su costo sea inaccesible, siendo de mayor eficiencia en los tiempos de su traslado, El **minibús** (también conocido como **microbús**), es un vehículo de transporte público más pequeño que un autobús urbano, entre un microbús y midibús (es decir, mide menos de 8 metros de largo) y están diseñados para transportar hasta 30 pasajeros.

El tamaño más reducido facilita la circulación en las vías estrechas y en sectores de tránsito pesado, recibe diferentes denominaciones como:

PAIS	DENOMINACION DEL MICROBUS
ARGENTINA	BUSETA O COLECTIVO
COLOMBIA	PESERO O MICRO
ESPAÑA	MICRO O MINIBUS
EL SALVADOR	BUSETA
PERU	BUSETA
COSTA RICA	LIEBRE O MICRO
HONDURAS	LIEBRE O MICRO
CHILE	MICRO O CUSTER
REP.DOMINICANA	VOLADORA
MEXICO	CALAFIA, PESERAS
PARAGUAY	MICRO
VENEZUELA	UTA



COMPañIA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARADA A PARADA, DESDE EL PASAJE CDFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

El Transporte Urbano (cooperativas de buses) e Intermunicipal (trole, ecovía, metrovía) como servicio público debe procurar una adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad, seguridad y accesibilidad; sin embargo, el desarrollo urbanístico creciente del D.M. Quito y especialmente de la Parroquia de Calderón ha generado cambios en la oferta del servicio de transporte. En relación a su crecimiento territorial y poblacional, el número de viajes aumenta exigiendo un sistema de transporte urbano con mayor eficiencia. La preferencia del uso del transporte público urbano de pasajeros es insatisfecho en los viajes mecanizados; no ha logrado cambiar el deterioro de la calidad del servicio prestado en los últimos años, afectando los usuarios, originada en situaciones como las bajas velocidades registradas en los corredores viales de la ciudad, que se han traducido en mayores tiempos de desplazamiento de los ciudadanos, ocasionando niveles de congestión elevados, incluso la medida de choque del pico y placa aumentando el problema de movilidad de quienes diariamente de acuerdo al número de su placa deben buscar otras alternativas de transporte, altos costos de operación vehicular y deterioro en la calidad del medio ambiente por los elevados niveles de contaminación, por lo que los usuarios buscan diversidad en el transporte para cumplir con sus objetivos ocupacionales.

El problema de movilización del D.M. Quito no es un tema aislado ni de repercusiones limitadas dentro de la problemática de la ciudad y sus parroquias entre las cuales contamos con Calderón que es una ciudad inmensamente desatendida en este aspecto, dado que el transporte es un problema que incide de manera directa sobre la calidad de vida de sus habitantes.

Estudios sobre el grado de competitividad del Distrito Metropolitano de Quito, han concluido que el tema del transporte junto con el de la inseguridad, son las dos principales debilidades estructurales, lo que conlleva a que se desaten muchos actos que atentan contra la estructura social, por lo que es necesario que se den otras opciones para que los usuarios tengan un servicio que les dé satisfacción y seguridad y permita un mejor desarrollo de sus actividades en todos los medios, pues no todos los usuarios poseen los medios para obtener un vehículo propio, pero tampoco desean ser objetos de maltrato en el servicio público urbano, al igual que no poseen económicamente un presupuesto que les permita trasladarse diariamente en forma rápida y cómoda como es el que brindan los taxis.

El servicio comercial de taxis regularizados y de servicio público urbano de buses e intermunicipal trole, ecovía, metrovía, es aquel que debería adaptarse a la demanda existente entre los usuarios regulares, lo cual no ha logrado satisfacer hasta el momento en la parroquia de Calderón del D.M. Quito, el servicio de transporte público tanto urbano como comercial no abastece las necesidades, en ninguno de los aspectos, como son la gran demanda, la cual brinde comodidad, seguridad y en un período que acorte el tiempo hasta el Híper-Centro Norte de Quito, para cumplir con sus ocupaciones y sin que esto represente para los usuarios un riesgo de inseguridad, maltrato, algún tipo de peligro en la integridad y del aspecto económico este no sea oneroso al realizar dicho traslado, pese a los esfuerzos que está realizando el señor Alcalde para dar alguna solución como es el haber trasladado el Trole hasta el Terminal de Carcelén, solo se acortarán unos pocos kilómetros de congestión, pero el desabastecimiento, la inseguridad y la incomodidad no se han solucionado, pues en el terminal deben realizar un nuevo trasbordo y la molestia continua, pues al llegar a la terminal de la "Y" otro trasbordo si el viaje es hasta el sector Sur de la ciudad, pues únicamente el servicio desde el terminal de Carcelén llegan hasta el Ejido, es algo que tal vez no se ha tomado en consideración; de igual forma debieron los señores asesores del señor Alcalde Dr. Mauricio Rodas, hacer una valoración si fue o no aceptado el servicio de la Ecovía, pese que su costo es de 0,50 ctvs. de dólar, para la ruta que nosotros



COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."
OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED,
DE PARADA A PARADA, DESDE EL PASAJE CDFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN,
HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

desde el año 2008 cubrimos, y si fue o no suficiente ya que nuestros usuarios no han disminuido, por el contrario van en incremento.

¿CÓMO VIAJAN ACTUALMENTE LOS USUARIOS DEL SERVICIO URBANO EN LA PARROQUIA DE CALDERÓN (VISUALMENTE)!.-



Teleamazonas

Me gusta esta página

Moradores de Calderón no tienen transporte público ►
<http://bit.ly/1GHcRyg>



Moradores de Calderón no tienen transporte público

Noticias, Deportes, Entretenimiento



Página Nro. 4

Estudio de Factibilidad

COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESVIP S.A"



COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARADA A PARADA; OESQE EL PASAJE COFÁN Y AV. PAORE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO

AVENIDA 10 DE AGOSTO (FOTO TOMADA EN HORAS PICO DE 07h00)



UNIDAD DE LA COOPERATIVA CALDERON DESDE BARRIO SAN JUAN DE CALDERON HASTA LA "Y"



UNIDAD DE LA COOPERATIVA CALDERON HASTA LA "Y" ALIMENTADOR DEL TROLE

Pagina Nro. 5

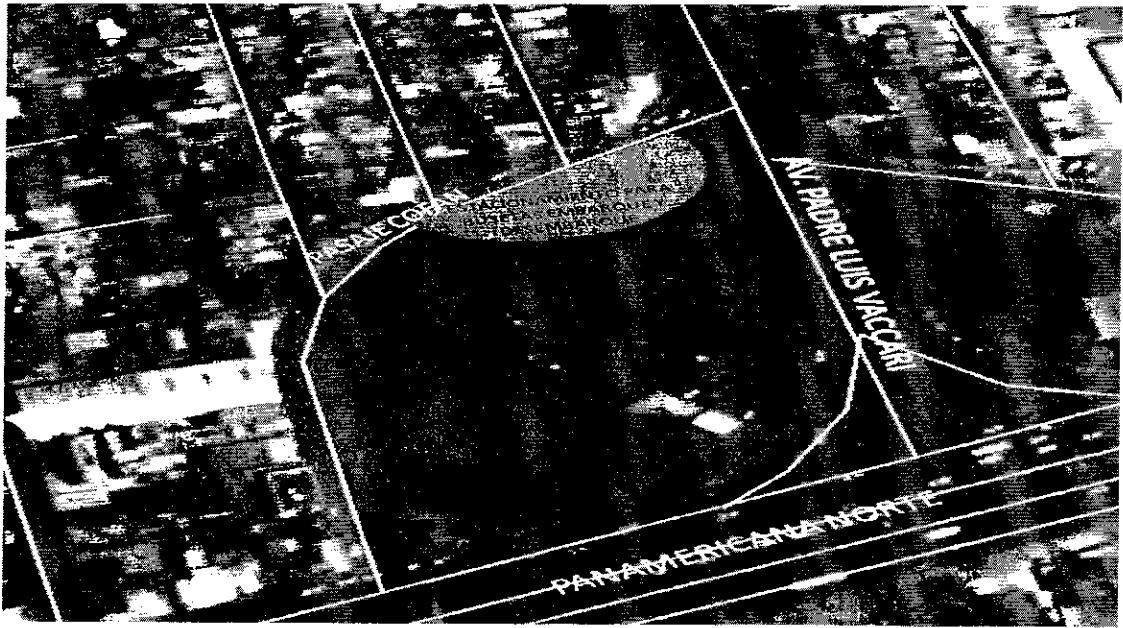
Estudio de Factibilidad

COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESVIP S.A"



COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARADA A PARADA, DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.



FOTOGRAFIAS TOMADAS EN LA PARADA DE LAS CALLES PADRE VACCARI Y PASAJE COFAN, DONDE SE APRECIA EL TERRENO VALDIO





COMPañIA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARAGUA A PARAGUA; DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PABLO LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.





COMPañIA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED. DE PARADA A PARADA; DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO). PARROQUIA DE CALDERÓN. HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

¿Cómo satisfacer la demanda de los usuarios de un transporte de mejor calidad y exclusivo, seguro y rápido, en la parroquia de Calderón, para llegar al D.M. Quito sector comercial del Hiper-Centro Norte?

Regularizando las unidades que están brindando un servicio cómodo, seguro y rápido, en microbuses expresos y vip, circulando con rutas cortas establecidas y paradas regularizadas, donde el usuario pueda sentir que es bien atendido y que es importante para las personas que le prestan el servicio personalizado, sin que sea un taxi, no es caro y sin que rebase los límites de velocidad es rápido pues utiliza vías descongestionadas que no atraviesan el tortuoso sector de congestión vehicular central y no recoge pasajeros en las vías y sin que sea un bus de servicio urbano no es maltratado, ni tiene ningún tipo de inseguridad personal.

Es necesario satisfacer la necesidad que el servicio urbano sea de óptima calidad a fin de que los vehículos particulares queden en las casas de los usuarios, además no tendrán que buscar parqueaderos, pues no necesitarían de sus vehículos para trasladarse a sus lugares de ocupaciones, tampoco tendrían que concurrir a los taxis, pues poseen un servicio personalizado que les da un ahorro de sus vehículos en todo sentido.

1.6. Evaluación del problema:

Delimitado:

Se encuentra en la transportación urbana municipal y particular y comercial de taxis, de la parroquia de Calderón, porque estos no se han modificado con el pasar del tiempo, y con la demanda del mercado de usuarios que actualmente es insatisfecha, como se observa en las fotografías adjuntas que fueron tomadas en las paradas de embarque y desembarque del hiper/centro norte y de carapungo.

SECTOR DE LA CAROLINA EN LA CALLE JAPÓN





"EXPRES VIP S.A."
COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."
OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED,
DE PARADA A PARADA, DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGUI)- PARROQUIA DE CALDERÓN,
HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.



Claro:

El tema de la investigación de propuesta es el de motivar a las Autoridades Municipales correspondientes en que opten por la incorporación de este nuevo tipo de servicio que ofrece la "COMPANÍA DE MICROBUSES EXPRESOS VIP S.A." en unidades microbuses con servicio para 18 usuarios o mas de acuerdo a lo que dispongan las Autoridades, para mejorar la atención a los habitantes de nuestra querida ciudad Capital y de la parroquia de Calderón específicamente, lo cual se encuentra redactado para su fácil comprensión y lectura, y denota lo que persigue con la muestra de su variable independiente y la variable dependiente, haciendo hincapié que el servicio en microbuses existe pero para turismo,



COMPANÍA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARADA A PARADA, DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

urbano y de un transporte exclusivo, seguro y rápido, en la parroquia de Calderón.

El propósito de esta investigación, es la de justificar la Regularización del servicio exclusivo en microbuses y satisfacer la demanda de los usuarios y conocer las exigencias y necesidades para este tipo de transporte, plantear la incorporación de unidades con capacidades intermedias y exclusivas, los lugares esenciales donde deben estar ubicados en la parroquia de Calderón, y la principal competencia en el sector de transporte urbano en buses y de taxis.

2.2. Fundamentación teórica del estudio de factibilidad.

En la fundamentación expuesta se utilizará textos de distintos autores para el manejo de esta investigación, poniendo como ejemplos:

➤ SKYBUS, UN NUEVO SERVICIO DE TRANSPORTE INTELIGENTE



Una opción alternativa y sostenible al vehículo privado.-

Se ha presentado en Madrid Skybus, un nuevo servicio de transporte urbano, colectivo y privado que funciona bajo demanda. Está basado en una plataforma *on-line* a través de la que se accede a un transporte pionero y de calidad con un precio asequible.

Ofrece una flexibilidad y comodidad similar a la de un taxi gracias a una flota de microbuses inteligentes, que adaptan sus rutas en tiempo real según la demanda de los pasajeros. Esta iniciativa, que ha comenzado a funcionar en la ciudad de Madrid, surge como alternativa al uso del coche privado. **Entre sus ventajas están la comodidad y el ahorro a la vez que se reduce el impacto ambiental.**

Skybus es un servicio de transporte urbano bajo demanda mediante microbuses compartidos, cuyas rutas se gestionan en tiempo real en función de las peticiones. El proyecto, que ha requerido dos años de investigación, está subvencionado por el CDTI y para su desarrollo se ha contado con el apoyo de la Universidad Politécnica de Madrid. Consiste en un potente software que asigna rutas de forma óptima, primando siempre la rapidez para el usuario. De



COMPañIA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARADA A PARADA, DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO)- PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.



TALCA.- La comisión regional de Pro Movilidad Urbana se reunió con diferentes servicios públicos para dar cuenta de la problemática del tránsito en la capital regional expresados por talquinos y usuarios. Lo que se busca es que las inversiones públicas consideren estos aspectos y en ese tenor el ministerio de Transportes propuso segmentar la avenida Sur.

De acuerdo a cifras del ministerio de Transportes, en Talca se realizan 523 mil viajes diariamente dentro de la ciudad, el 36 % de estos se efectúan caminando, un 33% los hace en locomoción pública, 20% en automóvil y 8% en bicicleta. En términos de destino la mayoría de las personas se desplaza al centro de la ciudad, al hospital y al terminal de buses.

Considerando estos aspectos en agosto del año pasado se realizó una masiva reunión con transportistas, vecinos y usuarios de las calles de Talca, quienes plantearon los problemas en el tránsito, **demandaron mayor gestión para disminuir los tiempos de desplazamientos y que la inversión pública**



COMPañIA DE MICROBUSES "EXPRESOS VIP S.A."

OFRECEMOS UN SERVICIO DE TRANSPORTE DIFERENCIADO, EXCLUSIVO, SEGURO Y DIRECTO PARA PERSONAS IMPORTANTES COMO USTED, DE PARADA A PARADA; DESDE EL PASAJE COFÁN Y AV. PADRE LUIS VACCARI (ENTRADA DE CARAPUNGO), PARROQUIA DE CALDERÓN, HASTA EL CENTRO NORTE DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

➤ **Páginas 29 a la 54**

CAPÍTULO II se utiliza el respaldo Teórico y el Marco Legal para fundamentar científicamente esta investigación de factibilidad, a fin de atender las necesidades de los usuarios e incrementar este tipo de transporte microbús, que ya existe en el ámbito comercial como modalidad escolar, institucional y turístico, porqué no incrementarlo al área de los usuarios del servicio urbano, con microbuses expresos vip?

➤ **Páginas 54 a la 58**

CAPÍTULO III se hace la formulación de la encuesta y su metodología, para lograr eficientes resultados para el posterior análisis, justificando de esta manera la necesidad de aplicar este tipo de servicio y de la investigación, se muestra los resultados obtenidos mediante las encuestas al grupo objetivo.

➤ **Páginas 59 a la 63**

CAPÍTULO IV mostrar mediante datos cuantitativos la factibilidad hipotética del proyecto con paradas y número de unidades con cifras de usuarios satisfechos que se pretende atender respaldados con todos los estudios realizados.

➤ **Páginas 64 a la 65**

CAPÍTULO V corresponde a las conclusiones y recomendaciones de la investigación de factibilidad, reforzados con la realidad que actualmente se vive en el sector al que se pretende servir, que de hecho se está sirviendo pero no en una manera legal y ordenada, se incluyen acápites de estudios efectuados.

➤ **Páginas 66 a la 84**

ANEXOS:

- ✓ Noticias tomadas de Internet, de los diferentes diarios del país.
- ✓ Encuesta efectuada.

➤ **Página 86 a la 87**

Índice.

DIANA KATHERINE TORRES ILLESCAS
INGENIERA EN MERCADOTECNIA

ANEXO No. 2

EXPOSICION DE MOTIVOS

En concordancia con el artículo 240 y 254 de la Constitución de la República del Ecuador y los artículos 7, 86, 87, 88, 322 y 395 del Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización COOTAO, me permito presentar este Proyecto de Ordenanza Sustitutiva de la Ordenanza Metropolitana 221 referente a lo creación del Sistema de Estacionamientos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

Con esta Ordenanza Sustitutiva pretendemos depurar y reformar en un solo cuerpo legal, las normas contenidas en varias Ordenanzas metropolitanas como son las Ordenanzas número 221 de 13 de agosto de 2007, 282 del 16 de febrero del 2009, 192 de 28 de febrero de 2012; y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano número 455, 951 y 555, adecuando esta Norma a los preceptos del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización.

Esta nueva Ordenanza Sustitutiva, constituye para la ciudadanía y para los funcionarios encargados de su implementación, una Norma Técnico Jurídica, actualizada que facilite su comprensión y correcta aplicación de las disposiciones municipales, relativas al Sistema de Estacionamientos del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, en cuanto a su objetivo; tipos de estacionamiento; precio, horario y excepciones; contravenciones, multas y sanciones así como estímulos para los inversionistas.



CONSIDERANDO:

- Que,** el artículo 31 de la Constitución de la República prescribe que: "Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto o las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en ejercicio pleno de la ciudadanía.";
- Que,** el artículo 36 de la Constitución de la República del Ecuador, expresa: "Las personas adultas mayores recibirán atención prioritaria y especializada en los ámbitos públicos y privados, en especial en los campos de inclusión social y económico, y protección contra la violencia. Se considerarán personas adultas mayores aquellas personas que hayan cumplido los sesenta y cinco años de edad.";
- Que,** los numerales 1,2,3 y 6 del artículo 264 de la Constitución, en relación a las competencias exclusivas de los gobiernos municipales, prescriben: "1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural. 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. 3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana (...) 6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal. (...)";
- Que,** el artículo 266 de la Constitución de la República establece que los gobiernos de los distritos metropolitanos autónomos, entre otras, ejercerán las mismas competencias que los gobiernos municipales;
- Que,** el artículo 84 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que son funciones del gobierno del distrito autónomo metropolitano, entre otras, las siguientes m) Regular y controlar el uso del espacio público metropolitano; y, (...) q) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su territorio.";
- Que,** el artículo 87 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, establece como atribuciones del Concejo Metropolitano en su literal y) "Regular y controlar el uso del suelo en el territorio del distrito metropolitano, de conformidad con las leyes sobre la materia, y establecer el régimen urbanístico de la tierra.";

Que, el artículo 395 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: (...) Potestad sancionadora.- Las funcionarias de las gobiernos autónomos descentralizados, encargadas del juzgamiento de infracciones a la normativa expedida por cada nivel de gobierno, ejercen la potestad sancionadora en materia administrativa.

Los gobiernos autónomos descentralizados tienen plena competencia establecer sanciones administrativas mediante acto normativo, para su juzgamiento y para hacer cumplir la resolución dictada en ejercicio de la potestad sancionadora, siempre en el ámbito de sus competencias y respetando las garantías del debido proceso contempladas en la Constitución de la República.(...)

(...) La potestad sancionatoria y los procedimientos administrativos sancionatorios se regirán por los principios de legalidad, proporcionalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y prescripción. En casos de infracción flagrante, se podrán emplear medidas provisionales y cautelares de naturaleza real para asegurar la inmediatez del presunto infractor, la aplicación de la sanción y precautelar a las personas, los bienes y el ambiente.

Para tal efecto, se considerarán infracciones objeto de las sanciones establecidas por los gobiernos autónomos descentralizados, todo incumplimiento por acción u omisión a las normativas expedidas por éstos.

Que, el artículo 396 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización prevé que "en la normativa del régimen sancionador, así como la imposición de sanciones se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada, considerándose especialmente las siguientes criterios para la gradación de la sanción a aplicar: a) La trascendencia social y el perjuicio causado por la infracción cometida; b) El grado de intencionalidad; c) La reiteración o reincidencia en la comisión de las infracciones; y, d) La cuantía del eventual beneficio obtenido".

Que, el artículo 498 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización establece que: Con la finalidad de estimular el desarrollo del turismo, la construcción, la industria, el comercio u otras actividades productivas, culturales, educativas, deportivas, de beneficencia, así como las que protejan y defiendan el medio ambiente, los concejos cantonales o metropolitanos podrán, mediante ordenanza, disminuir hasta en un cincuenta por ciento los valores que correspondan cancelar a los diferentes sujetos pasivos de los tributos establecidas en el presente Código.

Los estímulos establecidos en el presente artículo tendrán el carácter de general,

es decir, serán aplicadas en favor de todas las personas naturales o jurídicas que realicen nuevas inversiones en las actividades antes descritas, cuya desarrollo se aspira estimular; beneficio que tendrá un plazo máximo de duración de diez años improrrogables, el mismo que será determinada en la respectiva ordenanza.

En caso de revocatoria, caducidad, derogatoria o, en general, cualquier forma de cese de la vigencia de las ordenanzas que se dicten en ejercicio de la facultad conferida por el presente artículo, los nuevos valores o alícuotas a regir no podrán exceder de las cuantías o porcentajes establecidos en la presente Ley.

Que, *el artículo 2 de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito cumplirá las siguientes finalidades: "1) Regulará el uso y la adecuada ocupación del suelo y ejercerá control sobre el mismo con competencia exclusiva y privativa. De igual manera regulará y controlará, con competencia exclusiva y privativa las construcciones o edificaciones, su estado, utilización y condiciones; 2) Planificará, regulará y coordinará toda lo relacionado con el transporte pública y privado dentro de su jurisdicción, para la cual expedirá, con competencia exclusiva, las normas que sean necesarias".*

Que, *el artículo 8 numeral primero de la Ley de Régimen para el Distrito Metropolitano de Quito establece que "Le corresponde específicamente, al Concejo Metropolitano: 1) Decidir, mediante Ordenanza, sobre los asuntos de interés general, relativos al desarrollo integral y a la ordenación urbanística del Distrito, a la prestación de servicios públicos y a la promoción cultural de la comunidad, así como las cuestiones referentes a otras materias que según la Ley sean de competencia municipal".*

Que, *el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Metropolitano de Quito, aprobado por el Concejo Metropolitano mediante la resolución Na. SG 0912 de 23 de abril de 2009, adaptada en la sesión de 8 de abril del mismo año, establece como una línea estratégica que la gestión técnica de la oferta de estacionamientos en las vías y en predios no edificadas y edificados, tanto públicas como privados, se constituyen en una herramienta clave para el manejo del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito; y, complementariamente, entre los programas y proyectos a impulsar, menciona la definición de la política tarifaria de estacionamientos, adaptando las definiciones del modelo conceptual, mayor costo en las zonas del Centro Histórico y del hipocentro, ya que son las zonas más congestionadas, y de baja costo en los estacionamientos junto a las estaciones de transporte público (P+R) que se implementen; la ampliación de la zona azul; la reducción progresiva de oferta de*

estacionamientos en la vía pública; y, el desarrollo, gestión y operación de estacionamientos bajo la modalidad de asociación pública-privada; y,

Que, le corresponde al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito contar con una administración pública que constituyan un servicio a la colectividad, regida por los principios de eficacia, eficiencia, calidad, descentralización, coordinación, planificación, transparencia y evaluación, siendo necesaria modificar la Ordenanza Metropolitana Na. 221 y sus reformas.

En ejercicio de sus atribuciones legales, contenidas en el artículo 8, numeral 4 de la Ley de Régimen del Distrito Metropolitano de Quito; y, artículos 57, literal a) y 87, literal a) del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización,

EXPIDE

LA ORDENANZA METROPOLITANA SUSTITUTIVA DEL TÍTULO II DEL LIBRO TERCERO DEL CÓDIGO MUNICIPAL REFERENTE A LA CREACIÓN DEL "SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DEL DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO"

Art. 1.- Sustitúyase el Capítulo XV "Del Sistema De Estacionamientos y Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito", del Código Municipal, por el siguiente texto:

CAPÍTULO XV

DEL RÉGIMEN DE ESTACIONAMIENTOS DE QUITO

SECCIÓN I

DEL OBJETO Y ÁMBITO

Art. 1.- Créase el Sistema de Estacionamientos de Quito con el objetivo de apoyar el desarrollo territorial, la conectividad y movilidad dentro del Distrito Metropolitano de Quito, así como mejorar las condiciones de circulación peatonal, vehicular y ciclística, principalmente en la ciudad de Quito y sus conglomeras adyacentes, mediante la planificación, diseño y gestión de estacionamientos vehiculares existentes y nuevas proyectos, que integren de forma prioritaria sus servicios a las principales corredores de transporte pública de pasajeros.

Art. 2.- Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito tendrán el carácter de uso público y serán planificados, diseñados y gestionados tanto en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, como en bienes inmuebles de dominio público o privado que hayan sido debidamente autorizados para este fin, de conformidad con la respectiva reglamentación del uso del suelo comercial y de servicios del Distrito Metropolitano de Quito.

Sólo en el caso de que, para los efectos previstos en el inciso anterior, se requiera el cambio de categoría de los bienes metropolitanos, se requerirá resolución previa del Concejo Metropolitano, con el voto favorable de al menos las dos terceras partes de sus miembros. No se entenderá como cambio de categoría del bien, la determinación del destino de las vías públicas para el servicio de estacionamiento rotativo tarifado de vehículos.

Art.- 3. Compete a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la Secretaria o dependencia responsable de la movilidad, establecer técnicamente las zonas en las vías públicas que podrán ser destinadas para el Servicio de Estacionamiento Rotativo Tarifado de Vehículos. Así mismo y, previa informe técnico de compatibilidad de uso y de imagen urbana de la Secretaria o de la dependencia responsable del territorio, hábitat y vivienda, le compete establecer los espacios específicos en los demás bienes metropolitanos del dominio público y privado, que podrán ser destinados para servicio de estacionamiento de vehículos de uso público en playas o edificios, sujetándose a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo anterior, cuando se requiera el cambio de categoría del bien.

Art. 4.- El Municipio del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la empresa pública metropolitana, administrará el Sistema de Estacionamientos de Quito, con facultades y competencias en la materia de conformidad con este Capítulo, para lo cual diseñará, gestionará y ejecutará todas las acciones necesarias para promover y desarrollar el mismo, en el marco de las políticas de movilidad sostenible definidas por la Secretaria o dependencia responsable de la Movilidad.

Art. 5.- La Secretaria o dependencia responsable de la movilidad será la encargada de evaluar anualmente el cumplimiento de los objetivos de la gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, frente a la política de gestión de los flujos del tráfico urbano y las condiciones generales de movilidad.

En el caso de requerirse por motivos técnicos la evaluación del sistema, antes del plazo establecido en el inciso anterior, la Secretaria o dependencia responsable de la Movilidad, deberá realizarlo e informar el resultado del mismo.

Comentario [DMCM1]: Observación de la concejala Daniela Chacón. Según el artículo 423 del COOTAD para cambio de categoría de bienes requiere de la votación de al menos dos tercios de sus miembros.

Comentario [DMCM2]: No es pertinente "La empresa pública metropolitana" por "la empresa pública que administrará el sistema de estacionamientos de Quito" porque la Ord 301 establece las empresas públicas metropolitanas.

Comentario [t3]: Se recomienda mantener el segundo inciso porque facilitaría a la administración la toma de decisiones oportunas

Art. 6.- *Vía Resolución Administrativa de la empresa pública metropolitana, administradora del Sistema de Estacionamientos de Quito, se expedirán las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la mejor aplicación de este Capítulo, de los estacionamientos públicos administrados por el Municipio de Quito estando facultada para la expedición de reglas de carácter financiero, operativo y técnico, en cada una de las tipologías de la oferta de estacionamientos.*

Comentario [DMCM4]: Se acoge la observación de los concejales Daniela Chacón y Eddy Sánchez

SECCIÓN II

DE LOS TIPOS DE ESTACIONAMIENTO PARA VEHÍCULOS

Art. 7.- *Los estacionamientos vehiculares que conforman el Sistema de Estacionamientos de Quito, deben prestar el servicio público exclusivo para el aparcamiento de vehículos y pueden desarrollarse en:*

- a) Estacionamientos en la vía pública, que se denominará Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado,*
- b) Estacionamientos fuera de la vía en espacios específicos de predios públicos y privados, sea en playas o edificios.*

Art. 8.- *El servicio de estacionamientos se clasifica según la modalidad de transporte, para efectos de la presente Ordenanza, en los siguientes grupos:*

- a) Estacionamientos para vehículos no motorizados: bicicletas u otros similares*
- b) Estacionamientos para vehículos motorizados según la siguiente clasificación:
Estacionamientos para vehículos menores como motocicletas;
Estacionamientos para vehículos livianos: automóviles y camionetas;
Estacionamientos para vehículos de transporte público y de carga liviana: buses, busetas y camiones rígidos de dos y tres ejes; y,
Estacionamientos de vehículos de carga pesada destinados a combinación de camión, remolque o tracto camión con semirremolque o remolque.*

Art. 9.- *Los estacionamientos vehiculares de uso público deberán ser planificados y diseñados de acuerdo a lo establecido en las Normas de Arquitectura y Urbanismo de Quito; y a las directrices y orientaciones emitidas por lo dependencia Metropolitana encargada del ordenamiento territorial.*

El diseño y localización de las estacionamientos se sujetarán a las categorías que se especificarán en la Resolución Administrativa que se expedirá para la aplicación de la presente Ordenanza.

SECCIÓN III

DE LOS TIPOS DE GESTIÓN

Art. 10.- *Las Estacionamientos de uso pública que se encuentren ubicadas en bienes sobre las cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, serán administradas y operadas por la empresa pública administradora del Sistema de Estacionamientos de Quito, bajo el régimen de concesión, asociación o cualquier otro tipo de acto necesario para organizar, promover, contratar y operar el Sistema, exceptuándose aquellos actos que pudieran implicar transferencia de dominio de los bienes, para lo cual se requerirá autorización expresa del Concejo Metropolitano.*

Los Estacionamientos privados de uso pública que cobren tarifa por el uso de plazas de estacionamiento, deberán cumplir con la normativa que para el efecto dicte la Secretaría de Dependencia de la Movilidad, en base a los informes técnicos presentados por la Empresa Pública Administradora del Sistema y la Secretaría de Dependencia del ordenamiento territorial.

Art. 11.- *Los estacionamientos que sean gestionados en los demás bienes inmuebles de dominio público o privado y que hayan sido debidamente autorizados para este fin, y que formen parte del Sistema de Estacionamientos de Quito, podrán acceder a estímulos por inversiones para estacionamiento público que se establece en la Sección VI de esta Ordenanza, siempre y cuando cumplan con la estipulada en la presente Ordenanza.*

Art. 12.- *Ni la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito ni la empresa pública administradora del Sistema de Estacionamientos de Quito, asumirán responsabilidad alguna por daños o pérdidas ocasionadas en los vehículos que permanezcan en los estacionamientos del Sistema. No obstante, se deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos y privados, sea en playas o edificios, conforme se determine en la Resolución Administrativa.*

Los Estacionamientos Privados de Uso Público deberán contratar pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio de estacionamiento.

Comentario [DMCM5]: Porque no constan los terminales terrestres de uso público? Ref. Ord. 282.

SECCIÓN IV

DE LAS TARIFAS, HORARIOS Y EXCEPCIONES

Art. 13.- Toda persona podrá hacer uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, para lo cual deberá pagar la tarifa fijado por el Concejo Metropolitano de Quito, en base a los informes técnicos y financieros presentados por la Secretaria responsable de la movilidad. Están exentas del pago de esta tarifa las personas con discapacidad y adultas mayores.

Comentario [t6]: Se acoge las recomendaciones de lo Concejala Daniela Chacón

Art. 14.- La Secretaria a dependencia responsable de la movilidad, a través de un estudio técnico financiero, justificará el cálculo de las tarifas tomando en cuenta el grado de cobertura de los costas del servicio. Las tarifas fijadas podrán ser además diferenciadas, tomando en consideración las siguientes aspectos:

Comentario [t7]: Se acoge el comentario de la Concejala Daniela Chacór para mantener concordancia con el articulo anterior.

- a) La vinculación del estacionamiento con el Plan Metropolitana de Ordenamiento Territorial (PMOT) del Distrito Metropolitano de Quito.
- b) La localización, horarios regulares, fines de semana y feriadas, así como la rotación del uso de las plazas de estacionamiento.
- c) La aplicación de incentivos en las tarifas para la gestión del tráfico en el Distrito Metropolitano de Quito.
- d) El rol funcional asignada al estacionamiento en el marco de la estrategia de gestión de los flujos del tráfico.
- e) La clasificación tipológica del servicio, de acuerdo a lo establecido en el presente Capítulo.

Art. 15.- El total de lo recaudado por concepto del cobro de la tarifa por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será administrado por la empresa pública metropolitana administradora del Sistema, bajo parámetros empresariales de reinversión, establecidos en la Ley Orgánica de Empresas Públicas.

Art. 16.- La adecuación de un espacio destinado al estacionamientos de vehículos para personas con discapacidad, así como para bicicletas será requisito indispensable para el funcionamiento de los establecimientos que forman parte del Sistema de Estacionamientos de Quito y las Estacionamientos privados de uso pública, para lo cual se deberán realizar las adecuaciones necesarias, a través de la expedición de los instrumentos administrativos, de conformidad con lo establecido en este Capítulo. Este servicio estará exento del pago de la tarifa por el servicio de estacionamiento.

Comentario [t8]: Concejal Daniela Chacón solicita que también se adecue un espacio para motocicletas.

Art. 17.- *Previo informe técnico emitido por la dependencia encargada de la gestión del Sistema de Estacionamientos Rotativa Tarifado, la Secretaria o dependencia responsable de la movilidad podrá autorizar que se exceptúe la implementación del sistema de Estacionamientos Rotativa Tarifado, al espacio de la vía pública ubicado en el frente adyacente donde se encuentra ubicadas locales de misiones diplomáticas, locales consulares o de organizaciones intergubernamentales.*

Comentario [DMCM9]: El tema de las plazas para motocicletas y sus tarifas se definirán en el reglamento de aplicación de esta Ordenanza

Art. 18.- *El tiempo máxima de estacionamientos por plaza y, el horario de operación del Sistema de Estacionamientos de Quito, será fijado mediante Resolución Administrativo, en base a criterios de movilidad sustentable y sostenible debidamente motivada, por la empresa pública metropolitana administradora del sistema.*

Comentario [DMCM10]: Comentario agregado por la Concejala Daniela Chacón

Art. 19.- *La empresa pública administradora del sistema, podrá autorizar el uso de las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito a personas naturales o jurídicas que requieran temporalmente el uso de espacio público, previo a la presentación de las permisos necesarios para el desarrollo de su actividad, otorgados por las dependencias municipales; más el pago de la tarifa correspondiente por utilización de plazas de estacionamiento del Sistema.*

Art. 20.- *El mecanismo de cobro, por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, previo conocimiento y aprobación del Directorio de la empresa pública administradora del Sistema, será definido mediante resolución administrativa tomando en cuenta el tipo de estacionamiento y el servicio que brinde.*

Art. 21.- *La modalidad de pago por uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, será prepaga en el caso de plazas de estacionamiento en la vía, denominado Estacionamiento Rotativa Tarifada; y, paspaga en el caso de estacionamientos fuera de la vía, en espacios específicos de predios públicos o privados, sea en playas o edificios.*

La empresa pública administradora del sistema, podrá celebrar contratos de arrendamiento para el uso de plazas de estacionamientos fuera de la vía.

SECCIÓN V

DE LAS CONTRAVENCIONES, MULTAS Y SANCIONES

Art. 22.- *Constituyen contravenciones administrativas por impropio uso de espacio público denominada Sistema de Estacionamientos de Quito las siguientes:*

- a) Exceder los tiempos determinados de estacionamiento, mediante las reglas técnicas operativas del Sistema, establecidas por la empresa pública metropolitana administradora del Sistema.
- b) Estacionar un vehículo en las plazas del Sistema de Estacionamientos de Quito, sin realizar el pago de la tarifa correspondiente por el tiempo de uso del espacio público a través del dispositivo de control respectiva, de acuerdo a la modalidad de pago;
- c) Alterar, falsificar u ocultar el dispositivo de control respectivo;
- d) Obstruir las plazas de estacionamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito
- e) No colocar o presentar el dispositivo de control de pago del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Art.- 23. Las personas que hagan uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, en contravención a lo dispuesto en el artículo anterior, estarán obligados a pagar la tarifa respectiva por el tiempo de uso de plaza de estacionamiento, determinado por la empresa pública metropolitana administradora del Sistema, más una multa equivalente al cinco por ciento (5%) de un salario básico unificado, si el pago lo realizan dentro de los treinta días posteriores al cometimiento de la infracción, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar.

En el caso del usuario del Sistema de Estacionamiento de Quito no efectuare el pago dentro del plazo antes previsto, la sanción administrativa será equivalente al ocho por ciento (8%) de un salario básico unificado que será cobrada junta con la matrícula anual.

Art. 24.- Se prohíbe obstruir el uso del espacio público, arrogándose dominio o permisa municipal, en espacios diferentes al sistema de Estacionamientos Rotativa Tarifado de Vehículos; las multas y sanciones se establecerán en el Reglamento.

Art. 25.- ~~La Policía Metropolitana de Quito,~~ realizará diariamente el control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, con la finalidad de que en el ámbito de su competencia, cumpla y haga cumplir las leyes, ordenanzas, reglamentos y disposiciones de las autoridades municipales competentes, para la consecución de los siguientes fines fundamentales: higiene, ornato y ordenamiento de los espacios públicos, información turística y seguridad, control de espacio de uso pública, control de la vía pública y de las áreas de propiedad del Distrito Metropolitana de Quito, control de libre tránsito peatonal, control de la contaminación ambiental, control de vehículos mal estacionados y seguridad física de los edificios del Municipio del Distrito Metropolitana de Quito.

Comentario [DMCM11]: La Concejala Daniela Chacón propone incluir, dos literales más para las contravenciones sin embargo estas ya están estipuladas EN LA LOTTYSV Art. 140 literal c)

Comentario [t12]: Para este traspaso se requiere los informes técnicos previos de la AMT y de la Policía Metropolitana.

La Empresa Pública encargada de la administración del Sistema de Estacionamientos, realizará inspecciones periódicas del servicio público de estacionamiento en predios y playas que no pertenezcan al Municipio del Distrito Metropolitano de Quito.

“El control de uso del Sistema de Estacionamientos de Quito, de vehículos indebidamente estacionados de Quito, y de los disposiciones contenidas en la presente ordenanza, lo realizará la autoridad de tránsito del Municipia de Distrito Metrapalitana de Quita”.

Comentario [DMCM13]: Propuesta de la Concejala Daniela Chacón.

SECCIÓN VI

DEL ESTIMULO A INVERSIONES PARA ESTACIONAMIENTO PÚBLICO

Art. 26.- Constituyen objeto de estímulos tributarios municipales las nuevas inversiones que realicen las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, para el desarrollo de actividades productivas cuya finalidad sea ofrecer servicios de estacionamientos públicos en general o en espacios específicos, sea en playa o edificios, mediante las cuales se brinden facilidades a la ciudadanía en general para el aparcamiento de vehículos en espacios cerrados, seguros y técnicamente concebidas para este fin.

Art. 27.- Las dispensas tributarias parciales establecidas en la presente Ordenanza, tendrán carácter general y serán aplicadas a favor de todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que realicen nuevas inversiones para el desarrollo de las actividades descritas en el artículo anterior, conforme lo determine el Reglamento.

Art. 28.- Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que presenten a la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito la respectiva solicitud de estímulos tributarios del Sistema de Estacionamientos de Quito y sean calificadas favorablemente de acuerdo al Reglamento, podrán ser beneficiados con la disminución de hasta el cincuenta por ciento (50%) en los valores que les corresponda cancelar por concepto de tributos municipales, debiendo la diferencia ser cancelada por los beneficiarios dentro de los plazos establecidas por la Ley.

Art. 29.- El beneficio al que se refiere el artículo anterior tendrá un plazo máximo de duración de diez años, y será aplicable a los tributos establecidos en el artículo 491 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, y de conformidad con lo prescrito en el artículo 498 del mismo cuerpo legal, sin perjuicio de lo previsto en el ordenamiento jurídico metropolitano en materia de ejercicio de las potestades sancionadoras.

Art. 30.- Las personas naturales o jurídicas, públicos o privadas, que realicen actividades productivas cuya finalidad sea ofrecer servicios de estacionamiento en edificio al público en general, podrán solicitar a la empresa pública metropolitana administradora del Sistema, el establecimiento de óreos de exclusión de estacionamiento en las vías, sean estas zonas de restricción o estacionamiento rotativa tarifada, previo informe de la Secretaria o dependencia encargada de la movilidad. En todo caso, las áreas de exclusión se determinarán en base a la capacidad neta de las plazas de estacionamiento y la posible afectación o otros equipamientos del Sistema de Estacionamientos de Quito.

Comentario [t14]: Sugerencia de la Concejala Daniela Chacón.

Art. 31.- El control de estacionamientos privados de uso público, que se encuentren fuera del Sistema de Estacionamientos de Quito, se realizará a través de la dependencia metropolitana responsable de controlar el cumplimiento de la normativa metropolitana referente al buen uso y ejercicio de actuaciones que se desarrollen en el espacio público, así como actividades económicas en establecimientos; el uso y ocupación del suelo; y, medio ambiente en el Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Lo Secretaria o dependencia encargada de la movilidad, previa resolución favorable del Concejo Metropolitano, y de conformidad con el ordenamiento jurídico nacional y metropolitano, podrá autorizar el desarrollo de proyectos de estacionamientos bajo la superficie de bienes sobre los cuales tiene dominio el Municipio, tales como calles, plazas, parques, avenidas, pasajes, ejidos y demás espacios destinados a la recreación u ornato público, y las aceras que formen parte integrante de estos elementos, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

Comentario [t15]: Se acoge la sugerencia de la Concejala Daniela Chacón

- a) Que el proyecto sea consistente con los planes de uso del suelo;
- b) Que el proyecto incorpore, dentro de su diseño técnico, arquitectónico, económica y financiero, las medidas orientadas a mitigar los impactos que sobre el tráfico generan los accesos y salidas de los estacionamientos, aprobadas por el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito en función de las Normas de Arquitectura y Urbanismo; o,
- c) Que el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito reciba una retribución económica por su participación en el proyecto. La Municipalidad, a través de la empresa pública metropolitana administradora del "Sistema de Estacionamientos de Quito", podrá trasladar los beneficios económicos a los usuarios del sistema, a

través de reducciones tarifarias, subsidios a cualquier otro mecanismo que técnico y económicamente considere pertinentes.

SEGUNDA.- Se cederá el uso momentánea del Sistema de Estacionamientos de Quito a las ambulancias y a las vehículas que sea de propiedad de las Bamberas, Defensa Civil, Cruz Roja y demás entidades similares autorizadas, que deban hacer uso de los estacionamientos par situaciones de emergencia para lo prestación de primeras auxilias, sin requisito de paga de la tarifa respectiva.

TERCERA.- Encárguese bajo figura del mandato a la empresa pública administradora del Sistema, la gestión del Sistema de Estacionamiento de Quito, promoviendo la participación de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, para lo cual podrá celebrar toda clase de actos, contratos o convenios, sean estos civiles, mercantiles o de otra naturaleza permitidos por las leyes y que se relacionen con su objeto social, para cumplir la responsabilidad dispuesta en la presente Ordenanza. En los contratos o convenios que celebre la empresa pública administradora del Sistema, se deberá establecer el régimen de sanciones por incumplimiento a la dispuesta en la presente Ordenanza y su Reglamenta.

CUARTA.- La empresa pública metropolitana administradora del Sistema de Estacionamientos de Quito, deberá mantener un registro de estacionamientos públicos y privadas que existan el Distrito Metropolitano de Quito, para que se realice un control efectiva y mitigar la informalidad en la prestación de este servicio.

Comentario [DMCM16]: Se acoge la sugerencia de la Concejala Daniela Chacón. Previo revisión de las competencias de la Sec. De movilidad, EPMMOP.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- En un plazo de ciento ochenta días a partir de la vigencia de esta Ordenanza, las estacionamientos vehiculares de uso pública que se encuentren ubicados en bienes sobre los cuales tiene dominio la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, deberán integrarse al Sistema de Estacionamientos de Quito, conforme la dispuesta a la presente Ordenanza y la Resolución Administrativa correspondiente.

SEGUNDA.- Las pólizas de seguros que amparen los riesgos inherentes al servicio del Sistema de Estacionamientos de Quito deberán constituirse en un plazo de ciento ochenta días a partir de la vigencia de esta Ordenanza.

TERCERA.- Encárguese a la Secretaría de Comunicación, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y el órgano competente determinado mediante la Resolución Administrativa

para la administración y gestión del Sistema de Estacionamientos de Quito, la difusión y socialización de la presente Ordenanza Metropolitana.

CUARTA.- En un plazo de 90 días contados a partir de la sanción de la presente Ordenanza, la Secretaría de Movilidad elaborará, para aprobación del Alcalde del Distrito Metropolitano de Quito, las instrucciones administrativas, flujos de procedimiento y reglas técnicas para la mejor aplicación de esta Ordenanza.

Mientras se expiden las instrucciones administrativas, flujos de procedimientos y reglas técnicas previstos en el numeral anterior, se aplicarán los instrumentos actualmente vigentes en el ordenamiento jurídico metropolitano.

QUINTA.- El Concejo Metropolitano tendrá treinta días para expedir el Reglamento de Funcionamiento y Operación de los estacionamientos privados de uso público, que cobren tarifa por uso de plazas de estacionamiento, en base a los informes presentados por la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Hábitad Territorio y Vivienda; y, Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas EPMOP, Administradora del Sistema, dentro del ámbito de sus competencias.

SEXTA.- Una vez aprobado el Reglamento de Funcionamiento y Operación de los Estacionamientos Privados de Uso Público, los mismos tendrán la obligación de adecuar su funcionamiento al ordenamiento jurídico vigente en un plazo no mayor de noventa días, contados a partir de su aprobación.

Cumplida el plazo, la Agencia Metropolitana de Control, deberá realizar las respectivas inspecciones a fin de verificar el cumplimiento.

SÉPTIMA.- La Secretaría de Movilidad en el plazo máximo de treinta días a partir de la aprobación de la presente Ordenanza deberá entregar el listado completo de los Estacionamientos Privados de Uso Público del Distrito Metropolitano de Quito.

DISPOSICIONES DERROGATORIAS

PRIMERA.- El día de entrada en vigencia de la presente Ordenanza, quedarán automáticamente derogadas las ordenanzas 221 de 13 de agosto de 2007, 192 de 28 de febrero de 2012; y, 002 de 30 de mayo de 2014. Así como lo señalado en las Resoluciones del Concejo Metropolitano números 455, 951 y 555 y todas las normas de igual o inferior jerarquía, en lo que resulten contradictorias o se opongan a la misma.

SEGUNDA.- De la Ordenanza 282 del 16 de febrero del 2009 se modifica el título del Artículo No.1 por Del Sistema de Terminales Terrestres del Distrito Metropolitano de Quito

DISPOSICIÓN FINAL.- Esta Ordenanza entrará en vigencia a partir de la fecha de sanción.

ANEXO No. 3

HOJA DE RUTA: REGULARIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA AV. SIMÓN BOLÍVAR 2015 2016

RESPONSABLE	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	
Discusión de propuesta de modificación de ordenanzas 247 y 194																
Revisión y discusión en el Consejo Metropolitano de la propuesta de modificación (ord. 247 y 194)																
Aprobación de reformas por el Consejo Metropolitano																
Elaboración de la Norma Técnica																
Publicación en la prensa																
Registro																
Recepción de documentos																
Evaluación de documentos y Subsanación																
Inspección de los vehículos de los aplicantes al servicio																
Informe motivado individual																
Otorgamiento de la Habilitación como Opcionado (habilitación administrativa)																
Conformación de Operadoras y cumplimiento exigidos																
Emisión y suscripción de Títulos Habilitantes																